

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 3 月 5 日
Date of Application:

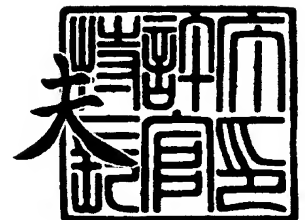
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 0 5 9 0 2 3
Application Number:
[ST. 10/C] : [J P 2 0 0 3 - 0 5 9 0 2 3]

出 願 人 日 産 自 動 車 株 式 有 限 公 司
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 2 月 1 2 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 NM02-02571

【提出日】 平成15年 3月 5日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62D 25/08

【発明者】

 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会
社内

 【氏名】 牧田 匡史

【発明者】

 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会
社内

 【氏名】 チンモイ パル

【特許出願人】

 【識別番号】 000003997

 【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代理人】

 【識別番号】 100083806

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 三好 秀和

 【電話番号】 03-3504-3075

【選任した代理人】

 【識別番号】 100068342

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 三好 保男

【選任した代理人】

 【識別番号】 100100712

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 岩▲崎▼ 幸邦

【選任した代理人】

【識別番号】 100087365

【弁理士】

【氏名又は名称】 栗原 彰

【選任した代理人】

【識別番号】 100100929

【弁理士】

【氏名又は名称】 川又 澄雄

【選任した代理人】

【識別番号】 100095500

【弁理士】

【氏名又は名称】 伊藤 正和

【選任した代理人】

【識別番号】 100101247

【弁理士】

【氏名又は名称】 高橋 俊一

【選任した代理人】

【識別番号】 100098327

【弁理士】

【氏名又は名称】 高松 俊雄

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 001982

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9707400

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車体前部構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 フロントコンパートメントの車幅方向両側部に車体前後方向に延在配置した一对の前後方向骨格部材と、

前記一对の前後方向骨格部材の前端に跨って結合されて車幅方向に延在する車幅方向骨格部材と、を備えた車体前部構造であって、

前記前後方向骨格部材の前端を、車幅方向骨格部材の背面に結合し、

該前後方向骨格部材は、その前端部分に車幅方向骨格部材との結合部分よりも車体後方位置に設定した曲率変化点から前方部分を弯曲させた弯曲部を備えて、

前記車幅方向骨格部材の背面と、該背面に対向する弯曲部の壁面との間にくさび状の開放空間を形成したこと、を特徴とする車体前部構造。

【請求項 2】 弯曲部を、前後方向骨格部材の一般部と別体成形して、該前後方向骨格部材の一般部の前端部に結合したことを特徴とする請求項 1 に記載の車体前部構造。

【請求項 3】 弯曲部を、曲率変化点から車幅方向外側に向けて弯曲して形成したことを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車体前部構造。

【請求項 4】 弯曲部を、曲率変化点から車幅方向内側に向けて弯曲して形成したことを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車体前部構造。

【請求項 5】 弯曲部を、曲率変化点から上方向に向けて弯曲して形成したことを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車体前部構造。

【請求項 6】 弯曲部を、曲率変化点から下方向に向けて弯曲して形成したことを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車体前部構造。

【請求項 7】 車幅方向骨格部材は、少なくとも前後方向骨格部材を結合する両側端部を平面視して車体後方に向けて弯曲して形成したことを特徴とする請求項 3 又は 4 に記載の車体前部構造。

【発明の詳細な説明】

【 0 0 0 1 】

【発明の属する技術分野】

本発明は自動車の車体前部構造に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

自動車の車体前部構造の中には、前後方向骨格部材であるフロントサイドメンバの前端と、車幅方向骨格部材であるファーストクロスメンバとを、フロントサイドメンバの軸線上に配置したクラッシュボックスを介して結合して、車両の前面衝突の際には該クラッシュボックスが潰れ変形することによって初期エネルギーを吸収すると共に、フロントサイドメンバの軸方向の座屈変形（軸圧潰）を安定化させるようにしたものがある（例えば、特許文献1 参照）。

【0 0 0 3】

【特許文献1】

特開 2 0 0 2 - 3 5 6 1 7 9 号公報（第3 頁、図4）

【0 0 0 4】

【発明が解決しようとする課題】

車両の前面衝突時におけるキャビンの変形を小さく抑制させるためには、前述のように前後方向骨格部材の軸圧潰によるエネルギー吸収が有効であるが、前面衝突時に前後方向骨格部材の軸方向に荷重が集中する傾向となる。

【0 0 0 5】

一方、車両の前面衝突時には、自車両および相手車両の損壊度合いを共に小さく抑制できることが望まれるが、例えば大型車両と小型車両のように前端部形状が不一致の車両の前面衝突等では、前述のように前後方向骨格部材に軸方向荷重が集中することも相俟ってインタラクション不足になる可能性がある。

【0 0 0 6】

そこで、本発明は車両の前面衝突時には荷重を分散できて前後方向骨格部材の軸方向に荷重が集中するのを回避できると共に、ラップ率が小さな衝突時でも前後方向骨格部材への軸方向荷重伝達を良好に行わせることができる車体前部構造を提供するものである。

【0 0 0 7】

【課題を解決するための手段】

本発明の車体前部構造にあっては、車幅方向両側部に車体前後方向に延在配置した一对の前後方向骨格部材と、この一对の前後方向骨格部材の前端に跨って結合されて車幅方向に延在する車幅方向骨格部材とは、この車幅方向骨格部材の背面に対して前記前後方向骨格部材の前端を結合してあり、

一方、この前後方向骨格部材は、その前端部分に車幅方向骨格部材との結合部分よりも車体後方位置に設定した曲率変化点から前方部分を弯曲させた弯曲部を備えていて、

前記車幅方向骨格部材の背面と、該背面に対向する弯曲部の壁面との間にくさび状の開放空間を形成したこと、を特徴としている。

【 0 0 0 8 】

【発明の効果】

本発明によれば、車幅方向骨格部材の背面と、前後方向骨格部材の弯曲部の前記背面と対向する壁面との間にくさび状の開放空間が存在しているため、車両の前面衝突時に車幅方向骨格部材の後退に伴ってその背面に対して前記弯曲部の対向壁面が該背面に接するように倒れながら徐々に曲げ変形が進行し、弯曲部の曲率中心と反対側の部分で衝突接触面積が増加して、この接触面積の増加方向に荷重が分散されて前後方向骨格部材の軸方向に荷重が集中するのを回避することができる。

【 0 0 0 9 】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施形態を図面と共に詳述する。

【 0 0 1 0 】

図 1 は本発明の第 1 実施形態を適用した自動車の車体骨格構造を示す斜視図、図 2 は本発明の第 1 実施形態を示す斜視図、図 3 は図 2 におけるフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとを示す斜視図、図 4 は図 3 の要部を示す平面図、図 5 はフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとの結合部分を示す分解斜視図、図 6 は図 5 の A - A 線に沿う断面図、図 7 はフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとの結合部分の異なる例を示す分解斜視図、図 8 はフロントサイドメンバの一般部と弯曲部との結合部分を示す分解斜視図、図 9 は図 8 の B

ーB線に沿う断面図、図10はフロントサイドメンバの一般部と弯曲部との結合部分の異なる例を示す分解斜視図、図11は本発明の第1実施形態の作用を示す説明図、図12は本発明に対する比較例の作用を示す説明図である。

【0011】

本実施形態の車体前部構造は図1に示すように、フロントコンパートメントF・Cの左右側壁を構成するフードリッジパネル1の下端部に、車体前後方向に延在する前後方向骨格部材としてのフロントサイドメンバ2を接合配置してある。

【0012】

このフロントサイドメンバ2は車両の前面衝突時における主要なエネルギー吸収部材となるもので閉断面に形成され、その後端部はダッシュパネル13からフロアパネル6の下側に廻り込んでエクステンションサイドメンバとして後方へ延設してある。

【0013】

フードリッジパネル1の上端部には、同じく車体前後方向に延在する前後方向骨格部材としての閉断面構造のフードリッジメンバ3を接合配置してある。

【0014】

左右一対のフロントサイドメンバ2の前端部間、および左右一対のフードリッジメンバ3の前端部間に跨って、閉断面構造の車幅方向骨格部材としてのセンタークロスメンバ4、アッパークロスメンバ5を結合配置してある。

【0015】

キャビン骨格は、フロアパネル6の左右両側部に配設したサイドシル7、ルーフパネル8の左右両側部に配設したルーフサイドレール9、これらサイドシル7とルーフサイドレール9とに跨って上下方向に配設したフロントピラー10、センターピラー11、リヤピラー12の各種ピラー、およびダッシュパネル13の上端部で左右のフロントピラー10に跨って配設したカウルボックス14等により構成してある。

【0016】

前記フロントサイドメンバ2は、エクステンションサイドメンバとの連設部分でアウトリガー14を介してサイドシル7の前端部に結合してある。

【0017】

また、フードリッジメンバ3は本実施形態ではその後端部をフードリッジパネル1の骨格部であるストラットタワー1aに結合して、該ストラットタワー1aを介してカウルボックス14およびフロントピラー10に連設してある。

【0018】

また、フロントコンパートメントF・Cの底部には、パワーユニット等を搭載支持するためのサブフレーム16を配設してある。

【0019】

サブフレーム16は前後方向骨格部材としての左右のサイドフレーム17と、左右のサイドフレーム17の前端部間に跨って結合した車幅方向骨格部材としてのロアクロスメンバ18とを備え、本実施形態では左右のサイドフレーム17の後端部をリヤフレーム19で連設して平面井桁状に形成してある。

【0020】

このサブフレーム16は前記各フレーム17、19およびロアクロスメンバ18の何れも閉断面構造としてあり、サイドフレーム17の前後方向中間部をフロントサイドメンバ2の下面にマウント部材を介して結合すると共に、該サイドフレーム17の後端部をアウトリガー14の下面にマウント部材を介して結合してある。

【0021】

前記車幅方向骨格部材としてのセンタークロスメンバ4、アッパークロスメンバ5、およびロアクロスメンバ18は、図2に示すように前端位置を上下方向に揃えて配設してあり、両側部分で上下方向のステイメンバ20により結合して連設してある。

【0022】

前述の前後方向骨格部材2、3、17は、それらの前端を前記車幅方向骨格部材4、5、18の背面に結合してある。

【0023】

そして、これらの前後方向骨格部材2、3、17は、それらの前端部分に車幅方向骨格部材4、5、18との結合部分よりも車体後方位置に設定した曲率変化

点Kから前方部分を、Pを曲率中心として所要の曲率で弯曲させた弯曲部2 A, 3 A, 1 7 Aを備えていて、車幅方向骨格部材4, 5, 1 8の背面4 a, 5 a, 1 8 aと、これに対向する弯曲部2 A, 3 A, 1 7 Aの壁面との間にくさび状の開放空間Sを形成してある。

【0 0 2 4】

本実施形態では前記弯曲部2 A, 3 A, 1 7 Aを、何れも曲率変化点Kから車幅方向内側に向けて弯曲して形成してある。

【0 0 2 5】

図3～図10に何れも前後方向骨格部材、および車幅方向骨格部材として、フロントサイドメンバ2とセンタークロスメンバ4の構造を代表して示しているが、フードリッジメンバ3とアッパークロスメンバ5、およびサイドフレーム17とロアクロスメンバ18も同様の構造が採用される。

【0 0 2 6】

図5, 図6に示す例では、センタークロスメンバ4の背面に平面T字状のブラケット21をボルト22固定し、該ブラケット21の受片21Aの側面に突設したプラグ部21Bに弯曲部2Aの端末開口を嵌合すると共に、その周縁部を受片21Aに溶接して、センタークロスメンバ4とフロントサイドメンバ2とを結合している。

【0 0 2 7】

また、図7に示す例では、センタークロスメンバ4の背面に複数のスタッドボルト23を配設し、弯曲部2Aの対向面に設けたボルト挿通孔24をこのスタッドボルト23に挿通してナット25で締結することにより、センタークロスメンバ4とフロントサイドメンバ2とを結合している。

【0 0 2 8】

フロントサイドメンバ2の弯曲部2Aは一般部2Bと一体成形してもよいが、図8～図10の例では弯曲部2Aを例えば曲率変化点K部分を境として一般部2Bと別体に形成して、該一般部2Bの前端部に結合するようにしている。

【0 0 2 9】

図8, 図9に示す例では、一般部2Bの前端部に板厚相当の段差をもって小径

部 2 B' を形成し、該小径部 2 B' を弯曲部 2 A の後端末開口に嵌合すると共に、その差込み周縁部を溶接してこれら弯曲部 2 A と一般部 2 B とを結合している。

【0030】

図 10 に示す例では、弯曲部 2 A の後端末に複数のスタッドボルト 27 を突設した端蓋 26 を固設する一方、一般部 2 B の前端末に複数のボルト挿通孔 28 a を設けた端蓋 28 を固設し、これらボルト挿通孔 28 a をスタッドボルト 27 に挿通して端蓋 26、28 同士を突合わせて、ナット 29 で締結することによってこれら弯曲部 2 A と一般部 2 B とを結合している。

【0031】

一方、車幅方向骨格部材である前記センタークロスメンバ 4、アッパークロスメンバ 5、ロアクロスメンバ 18 は、少なくとも前後方向骨格部材であるフロントサイドメンバ 2、フードリッジメンバ 3、サイドフレーム 17 の各弯曲部 2 A、3 A、17 A の前端を結合する両側端部を、平面視して車体後方に向けて弯曲して形成してある。

【0032】

以上の実施形態の構造によれば、例えば前記車幅方向骨格部材であるセンタークロスメンバ 4 と、前後方向骨格部材であるフロントサイドメンバ 2 との関係にあつては、該センタークロスメンバ 4 の背面 4 a とフロントサイドメンバ 2 の弯曲部 2 A の前記背面 4 a と対向する壁面との間にくさび状の開放空間 S が存在しているため、車両の前面衝突時に図 11 の (A) に示す状態から (B) に示すように、センタークロスメンバ 4 の後退に伴ってその背面 4 a に対して前記弯曲部 2 A の対向壁面が該背面 4 a に接するように倒れながら徐々に曲げ変形が進行し、弯曲部 2 A の曲率中心 P と反対側の部分で衝突接触面積 S A が図 11 の L a から L b へと拡大して、この接触面積 S A の増加方向に荷重が分散されてフロントサイドメンバ 2 の軸方向に荷重が集中するのを回避することができる。

【0033】

図 12 は本発明の対比例の作用を示しており、この対比例はフロントサイドメンバ 2' をその先端に至るまで直状に形成して、この先端をセンタークロスメン

バ4'の背面4a'に結合して構成したもので、この対比例の構造では車両の前面衝突時にセンタークロスメンバ4'が後退すると、フロントサイドメンバ2'は図12の(A)に示す状態から(B)に示すように、その先端部分が軸方向に蛇腹状に座屈変形するようになり、該フロントサイドメンバ2'の前端の衝突接触面積SA'は同図の(C)に示すように変形前と殆ど変わらず、フロントサイドメンバ2の軸方向に荷重が集中する傾向となる。

【0034】

本実施形態にあつては、前述のような前後方向骨格部材の前端部における衝突接触面積の拡大作用は、フードリッジメンバ3およびサブフレーム16のサイドフレーム17においても全く同様に行われる。

【0035】

この結果、衝突物Mの衝突初期では前記弯曲部2A, 3A, 17Aが曲げ変形し、該弯曲部2A, 3A, 17Aがそれらの曲率変化点Kまで曲げ変形すると、続いて一般部2B, 3B, 17Bが軸方向に蛇腹状に座屈変形を開始し、これら曲げ変形と軸圧潰変形とによって効率よく衝突エネルギーを吸収する。

【0036】

しかも、前述のように前後方向骨格部材2, 3, 17への軸方向の荷重集中を回避するため、車体前部の損壊度合いを小さく抑制することができ、衝突物Mが車両であった場合には、相対的にこの相手車両の損壊度合いも小さく抑制することができる。

【0037】

また、前述のように前記弯曲部2A, 3A, 17Aがくさび状の開放空間Sの部分で曲げ変形して、該開放空間S側で衝突接触面積を拡大できるため、自車両と相手車両の前後方向の骨格部材同士のラップ率が小さな衝突であっても、この衝突面積の拡大により前後方向骨格部材2, 3, 17に軸方向荷重を確実に伝達させて、効率的な衝突エネルギー吸収機能を発揮させることができる。

【0038】

特に、本実施形態では前記弯曲部2A, 3A, 17Aを、曲率変化点Kから車幅方向内側に向けて弯曲して形成してあるため、自車両の前後方向骨格部材2,

3, 17 に対して相手車両の前後方向骨格部材が車幅方向外側にずれていても、前記弯曲部 2 A, 3 A, 17 A の曲げ変形によって衝突接触面積が時間とともに車幅方向外側に向けて拡大することにより、前後方向骨格部材相互に軸方向荷重を安定して作用させることができる。

【0039】

とりわけ、本実施形態では車幅方向骨格部材 4, 5, 18 の両側端部を平面視して車体後方に向けて弯曲して形成してあるため、前記車幅方向外側に向けての衝突接触面積の拡大をより良好に行わせることができる。

【0040】

また、このような衝突性能上の効果とは別に、弯曲部 2 A, 3 A, 17 A をほぼ曲率変化点 K を境として一般部 2 B, 3 B, 17 B と別体に形成してあるので、これら弯曲部 2 A, 3 A, 17 A を要求特性に応じた曲率で容易に形成することができる。

【0041】

図 13 は本発明の第 2 実施形態を示すもので、本図では前後方向骨格部材および車幅方向骨格部材として、フロントサイドメンバ 2 とセンタークロスメンバ 4 とを代表して示しているが、フードリッジメンバ 3, サイドフレーム 17 に関しても同様の構造が採られる。

【0042】

この第 2 実施形態ではフロントサイドメンバ 2 の弯曲部 2 A を、曲率変化点 K から車幅方向外側に向けて弯曲して形成してあって、その他の構成については前記第 1 実施形態と同様である。

【0043】

従って、この第 2 実施形態の構造によれば、前記第 1 実施形態と同様の作用効果が得られるが、本実施形態ではくさび状の開放空間 S が車幅方向内側に形成されて、弯曲部 2 A の曲げ変形による衝突接触面積の拡大化が車幅中央に向けて行われるため、前面衝突時に自車両のフロントサイドメンバ 2 に対して相手車両のフロントサイドメンバが車幅中央側にずれていても、前記弯曲部 2 A の曲げ変形による車幅中央側への衝突接触面積の拡大により、フロントサイドメンバ相互に

軸方向荷重を安定して作用させることができる。

【 0 0 4 4 】

図 1 4 は本発明の第 3 実施形態を示すもので、本図では前後方向骨格部材および車幅方向骨格部材として、フロントサイドメンバ 2 とセンタークロスメンバ 4 とを代表して示しているが、フードリッジメンバ 3，サイドフレーム 1 7 に関しても同様の構造が採られる。

【 0 0 4 5 】

この第 3 実施形態ではフロントサイドメンバ 2 の弯曲部 2 A を、曲率変化点 K から上方向に向けて弯曲して形成してあって、その他の構成については前記第 1 実施形態と同様である。

【 0 0 4 6 】

従って、この第 3 実施形態の構造によれば、前記第 1 実施形態と同様の作用効果が得られるが、本実施形態ではくさび状の開放空間 S が下側に形成されて、弯曲部 2 A の曲げ変形による衝突接触面積の拡大化が下側に向けて行われるため、前面衝突時に自車両のフロントサイドメンバ 2 に対して相手車両のフロントサイドメンバが下側にずれていても、前記弯曲部 2 A の曲げ変形による下側への衝突接触面積の拡大により、フロントサイドメンバ相互に軸方向荷重を安定して作用させることができる。

【 0 0 4 7 】

図 1 5 は本発明の第 4 実施形態を示すもので、本図では前後方向骨格部材および車幅方向骨格部材として、フロントサイドメンバ 2 とセンタークロスメンバ 4 とを代表して示しているが、フードリッジメンバ 3，サイドフレーム 1 7 に関しても同様の構造が採られる。

【 0 0 4 8 】

この第 4 実施形態ではフロントサイドメンバ 2 の弯曲部 2 A を、曲率変化点 K から下方向に向けて弯曲して形成してあって、その他の構成については前記第 1 実施形態と同様である。

【 0 0 4 9 】

従って、この第 4 実施形態の構造によれば、前記第 1 実施形態と同様の作用効

果が得られるが、本実施形態ではくさび状の開放空間 S が上側に形成されて、弯曲部 2 A の曲げ変形による衝突接触面積の拡大化が上側に向けて行われるため、前面衝突時に自車両のフロントサイドメンバ 2 に対して相手車両のフロントサイドメンバが上側にずれていても、前記弯曲部 2 A の曲げ変形による上側への衝突接触面積の拡大により、フロントサイドメンバ相互に軸方向荷重を安定して作用させることができる。

【0 0 5 0】

ところで、本発明の車体前部構造を前記実施形態を例にとって説明したが、この実施形態に限ることなく本発明の要旨を逸脱しない範囲で他の実施形態を各種採ることができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明の第 1 実施形態を採用した自動車の車体骨格構造を示す斜視図。

【図 2】

本発明の第 1 実施形態を示す斜視図。

【図 3】

図 2 におけるフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとを示す斜視図。

【図 4】

図 3 の要部を示す平面図。

【図 5】

フロントサイドメンバとセンタークロスメンバとの結合部分を示す分解斜視図

。

【図 6】

図 5 の A - A 線に沿う断面図。

【図 7】

フロントサイドメンバとセンタークロスメンバとの結合部分の異なる例を示す分解斜視図。

【図 8】

フロントサイドメンバの一般部と弯曲部との結合部分を示す分解斜視図。

【図 9】

図 8 の B - B 線に沿う断面図。

【図 1 0】

フロントサイドメンバの一般部と弯曲部との結合部分の異なる例を示す分解斜視図。

【図 1 1】

本発明の第 1 実施形態の作用を示す説明図。

【図 1 2】

本発明に対する比較例の作用を示す説明図。

【図 1 3】

本発明の第 2 実施形態におけるフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとを示す斜視図。

【図 1 4】

本発明の第 3 実施形態におけるフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとを示す斜視図。

【図 1 5】

本発明の第 4 実施形態におけるフロントサイドメンバとセンタークロスメンバとを示す斜視図。

【符号の説明】

- 1 フードリッジパネル
- 2 フロントサイドメンバ（前後方向骨格部材）
 - 2 A 弯曲部
 - 2 B 一般部
- 3 フードリッジメンバ（前後方向骨格部材）
 - 3 A 弯曲部
 - 3 B 一般部
- 4 センタークロスメンバ（車幅方向骨格部材）
 - 4 a 背面
- 5 アップークロスメンバ（車幅方向骨格部材）

5 a 背面

1 6 サブフレーム

1 7 サイドフレーム（前後方向骨格部材）

1 7 A 弯曲部

1 7 B 一般部

1 8 ロアクロスメンバ（車幅方向骨格部材）

1 8 a 背面

F・C フロントコンパートメント

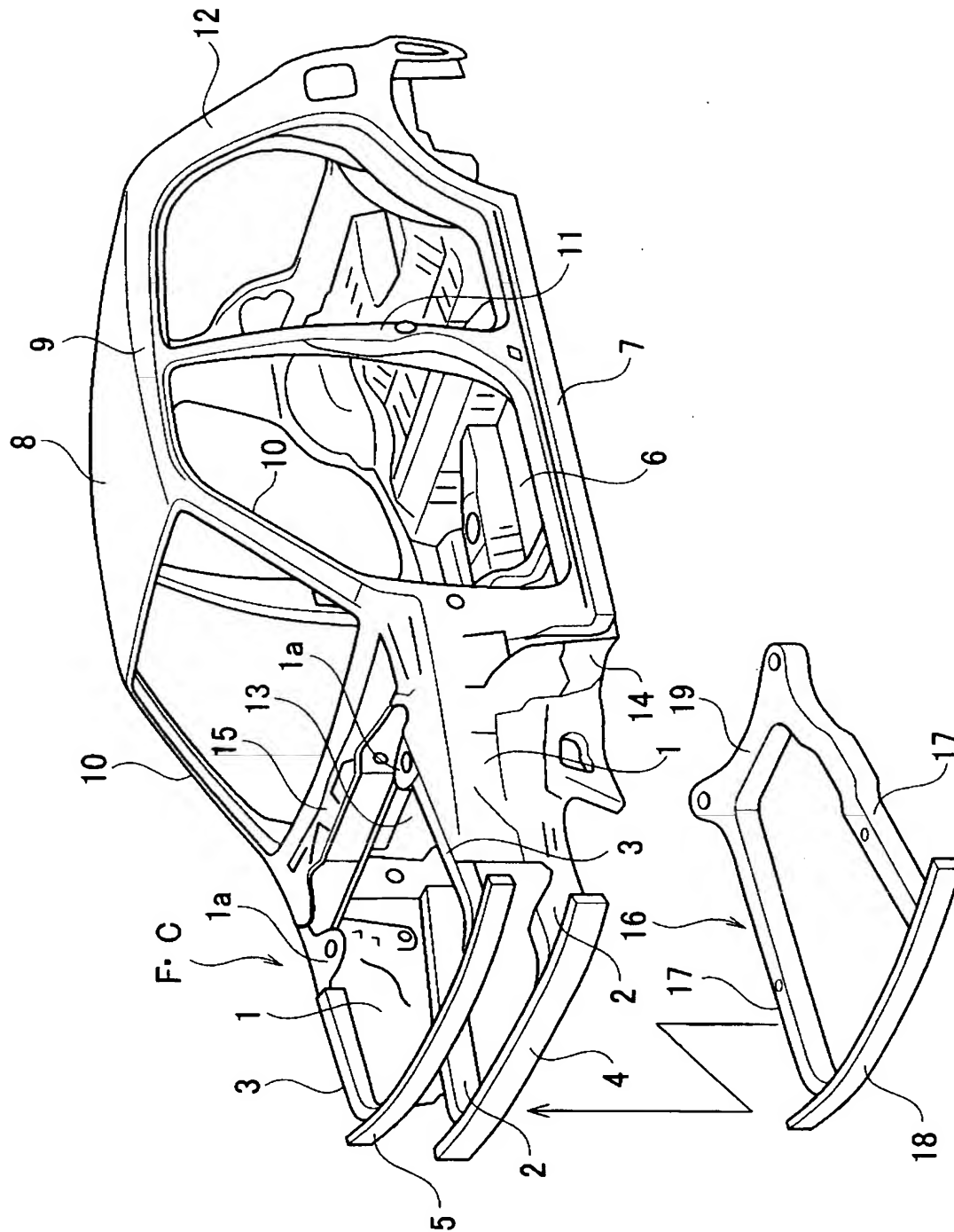
K 曲率変化点

S くさび状の開放空間

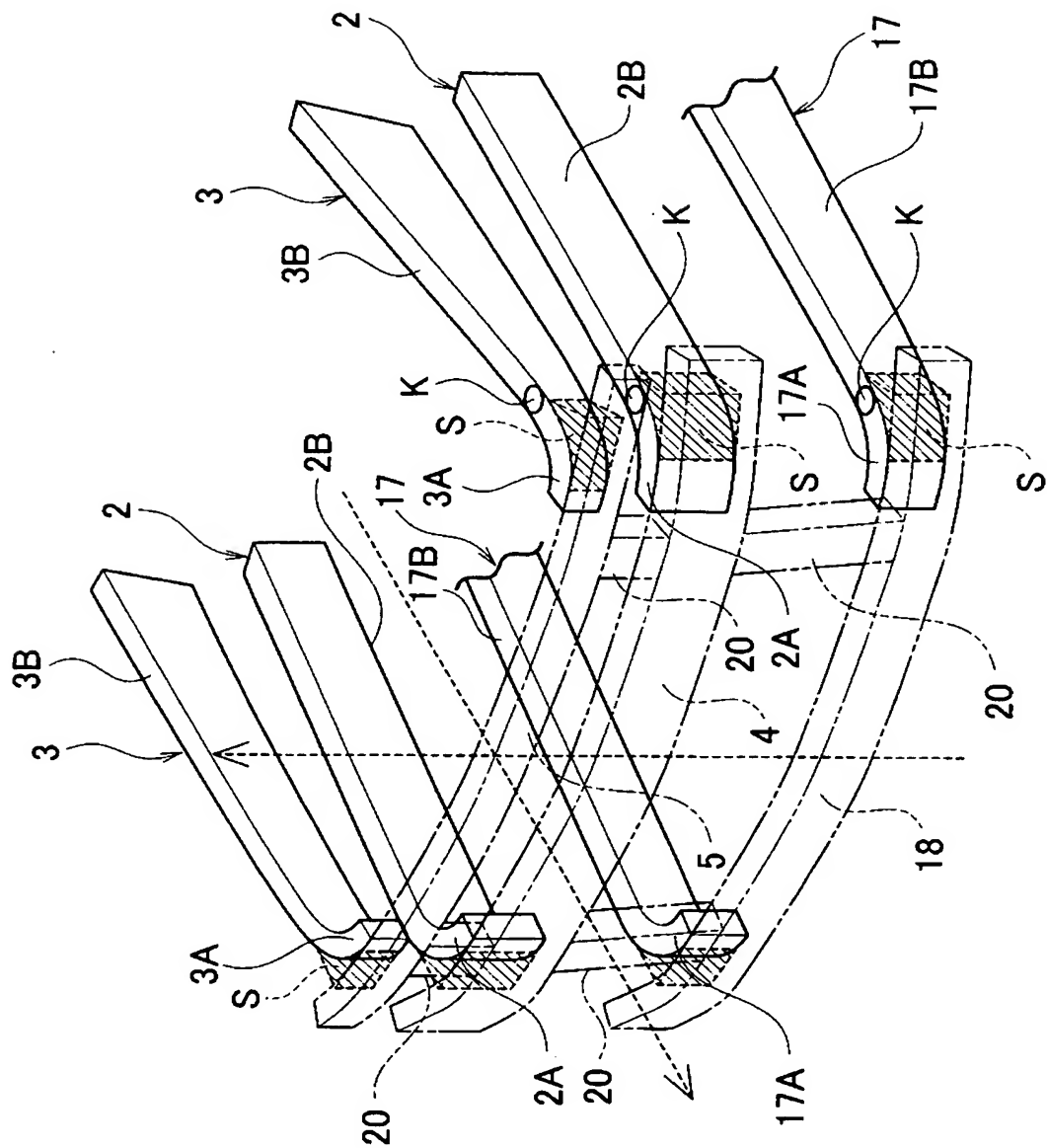
P 曲率中心

【書類名】 図面

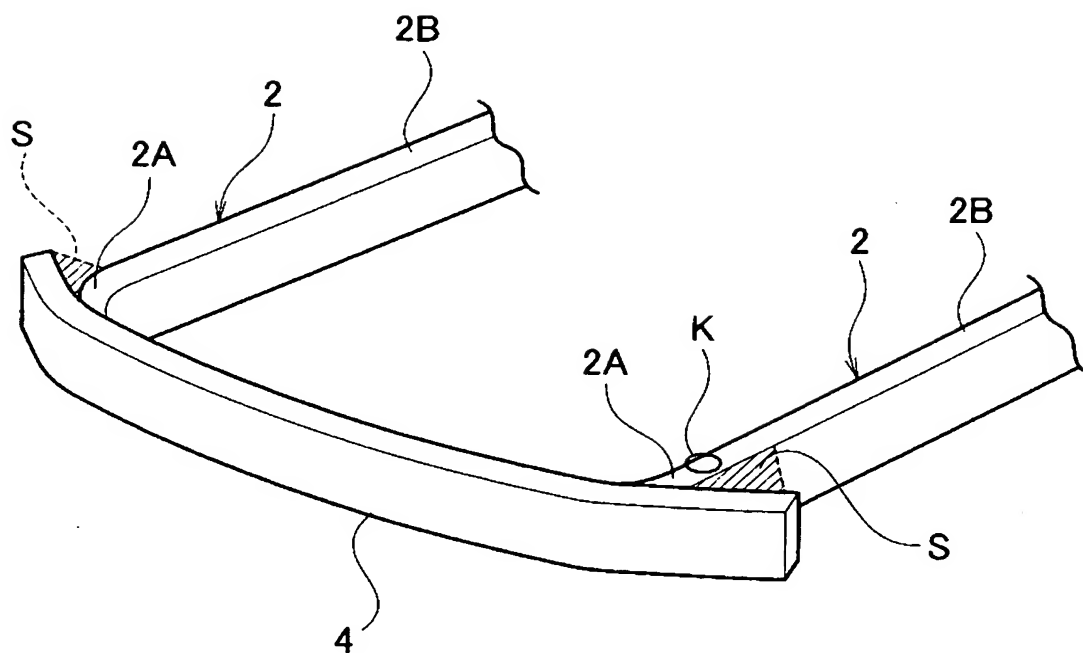
【図 1】



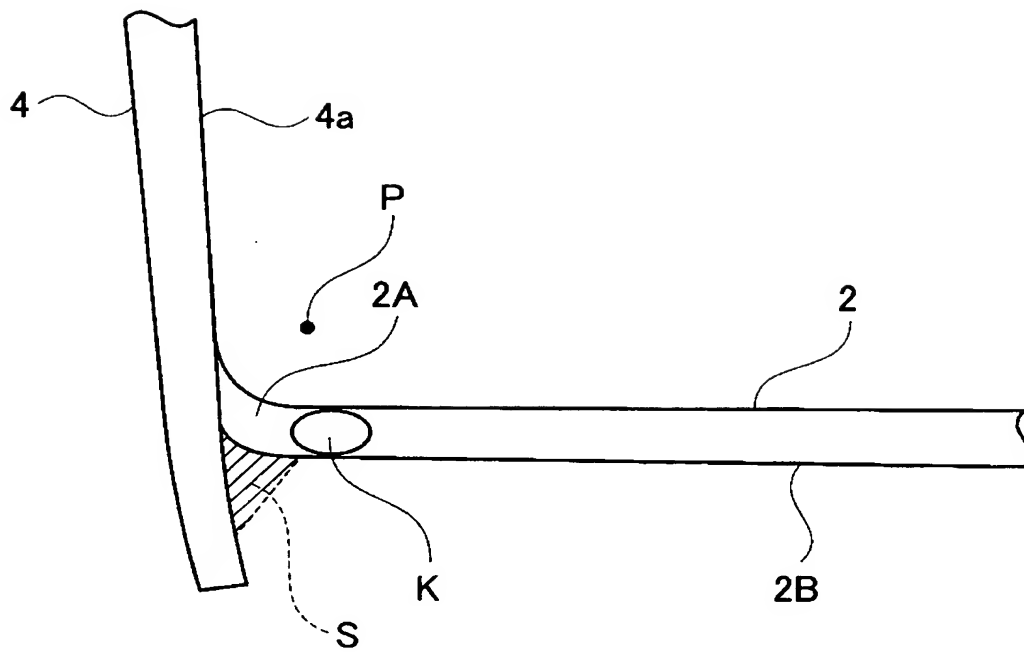
【図 2】



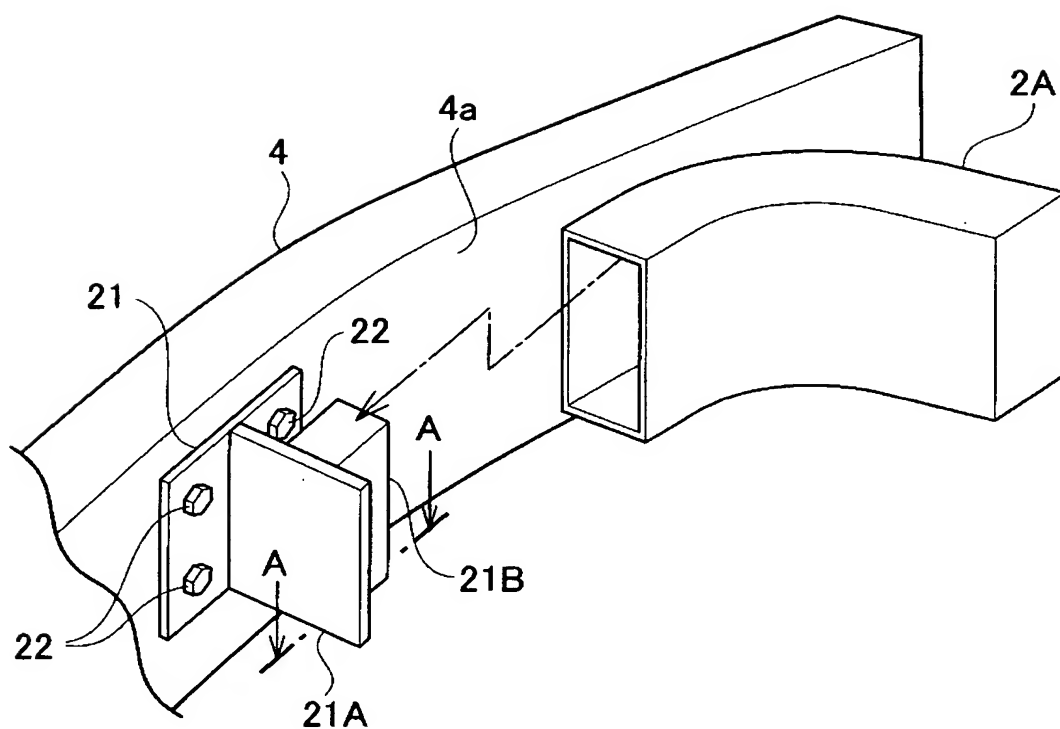
【図 3】



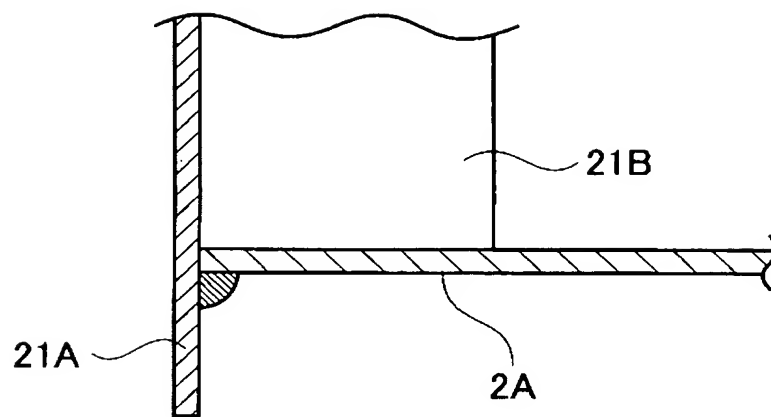
【図 4】



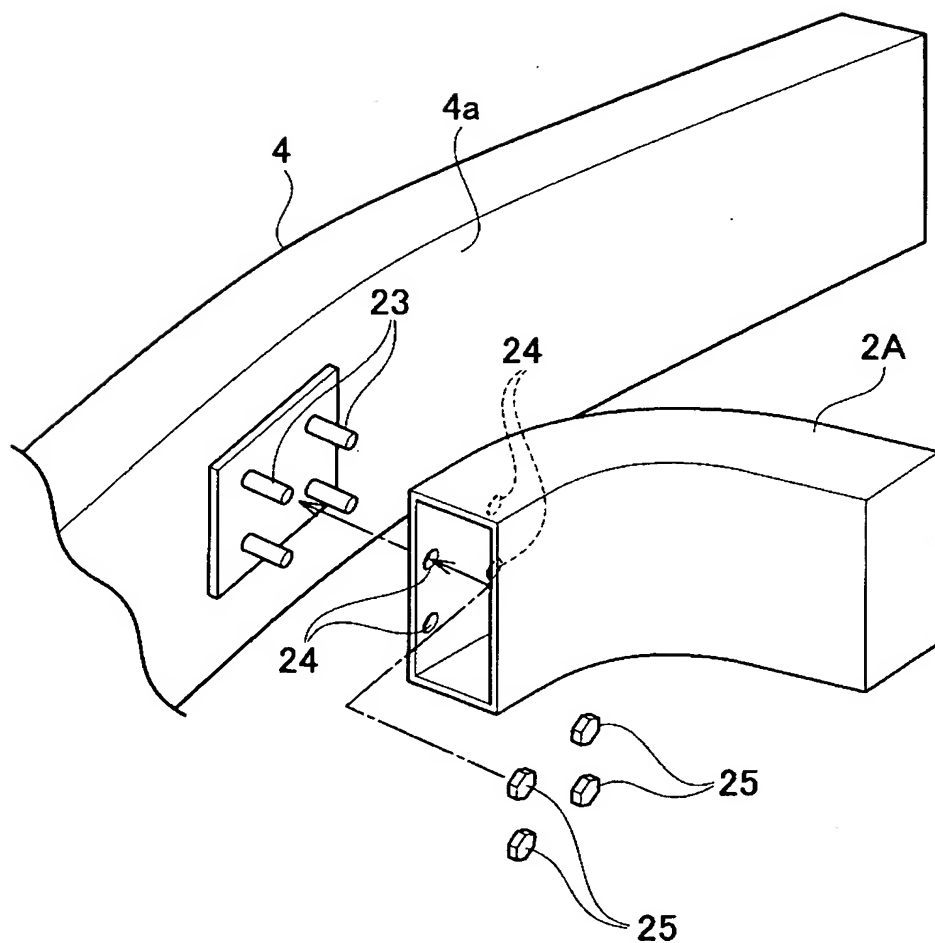
【図 5】



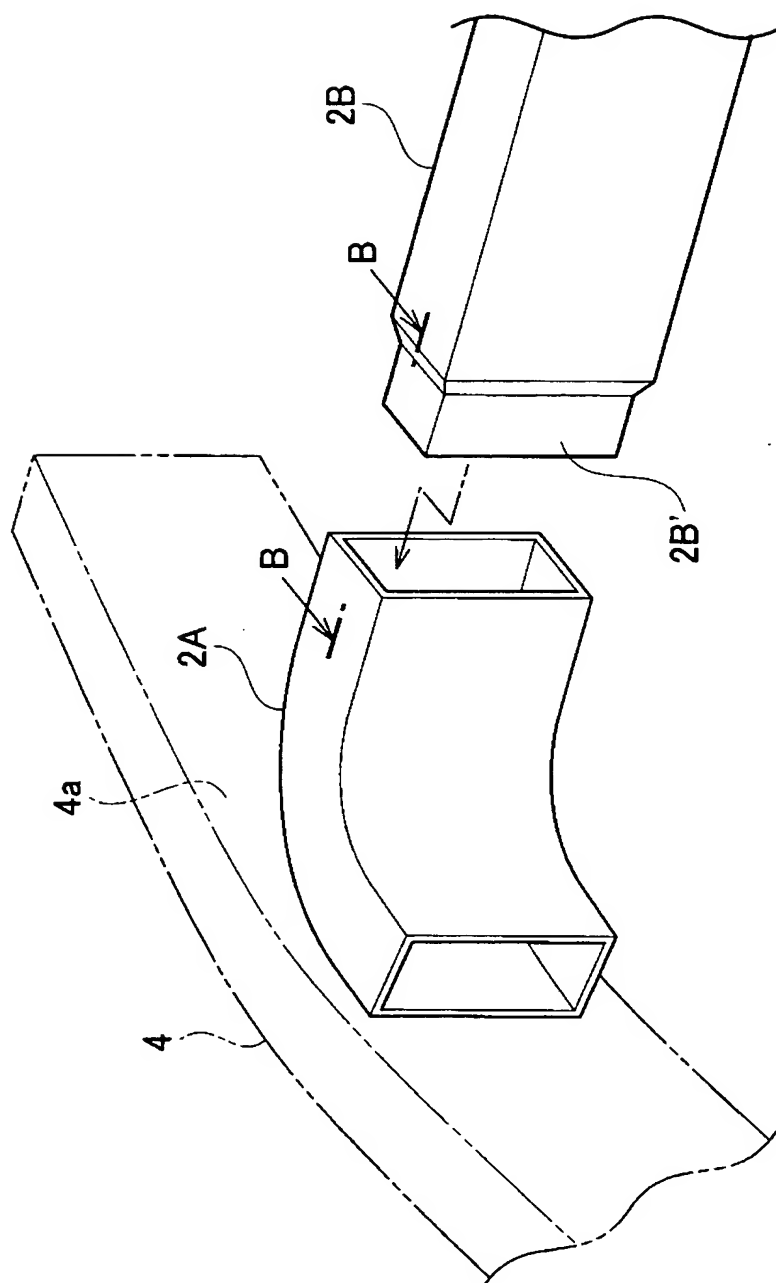
【図 6】



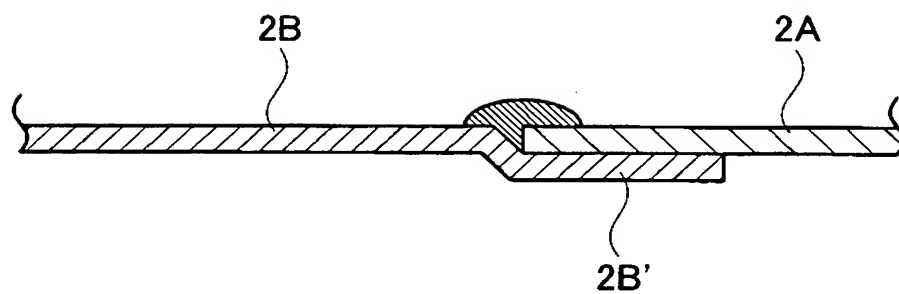
【図 7】



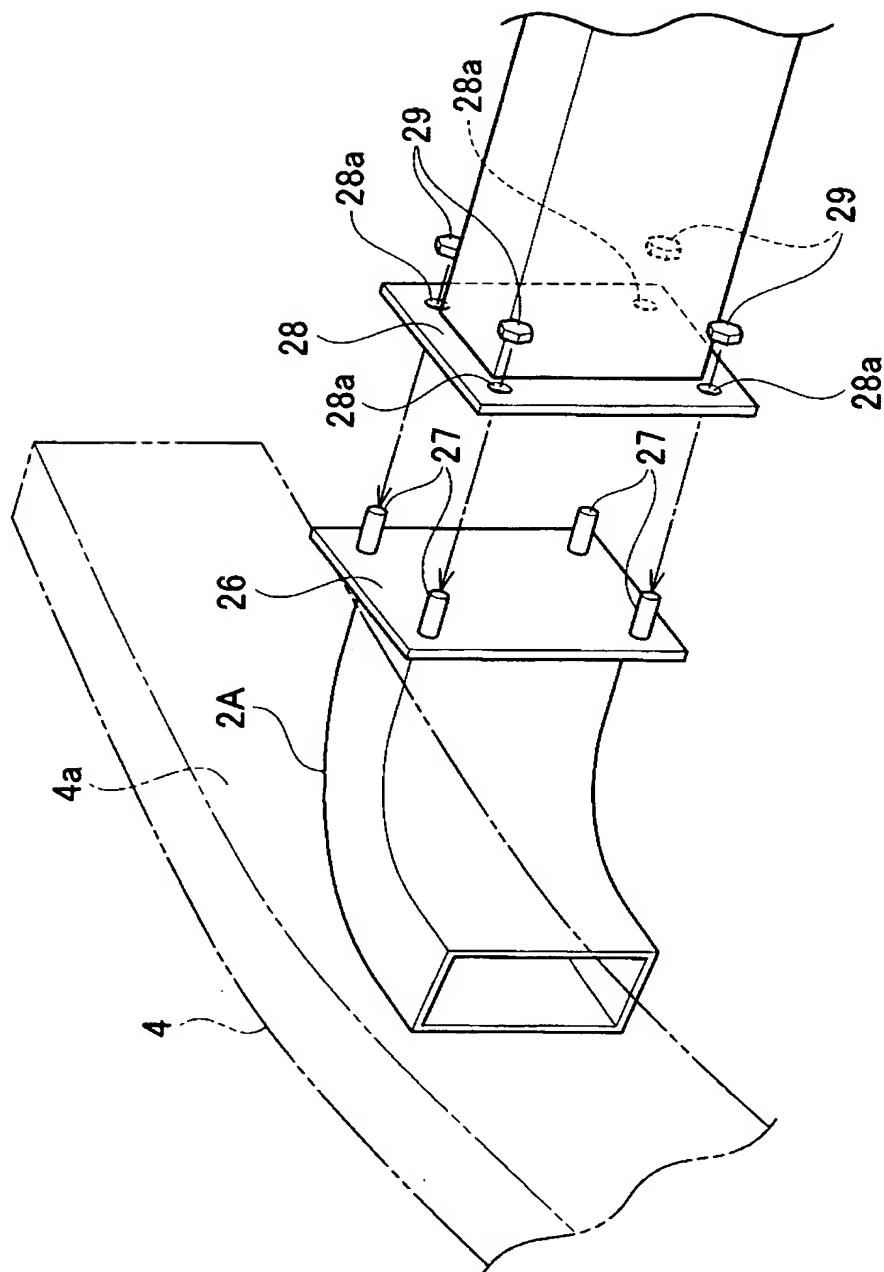
【図 8】



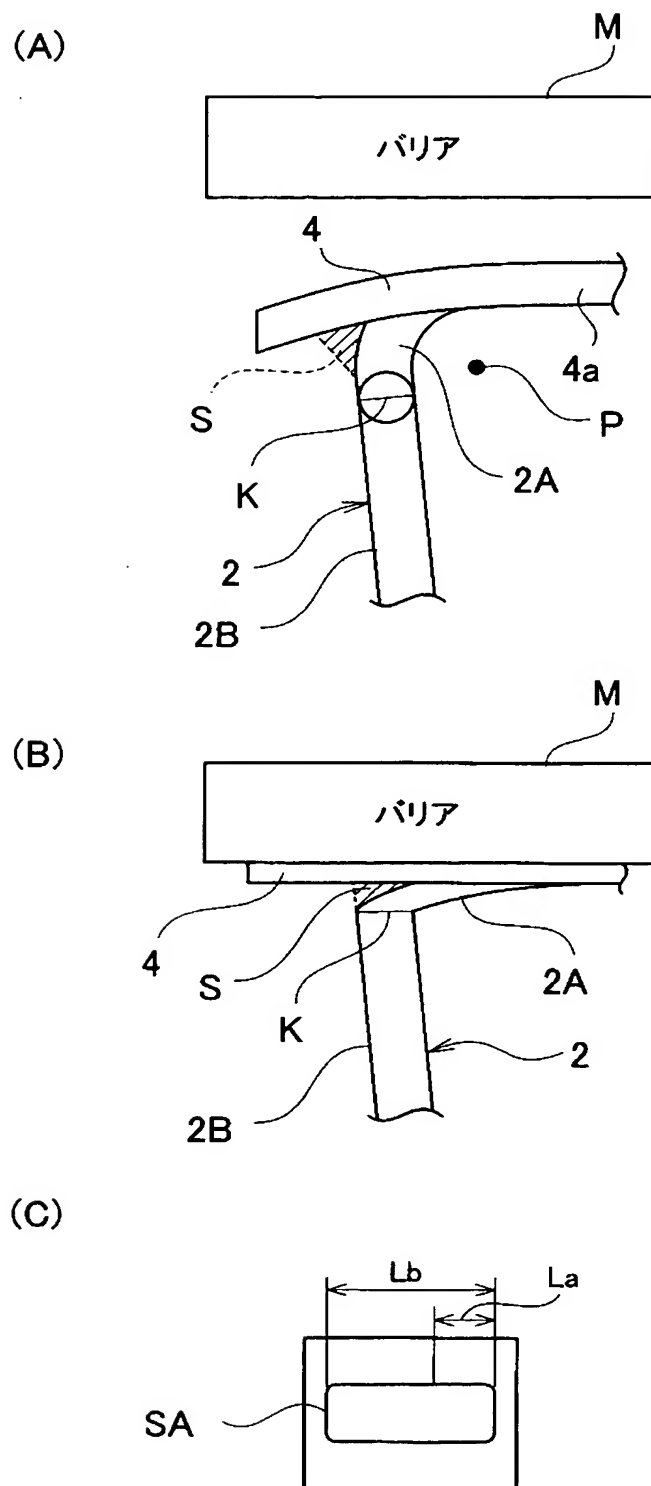
【図 9】



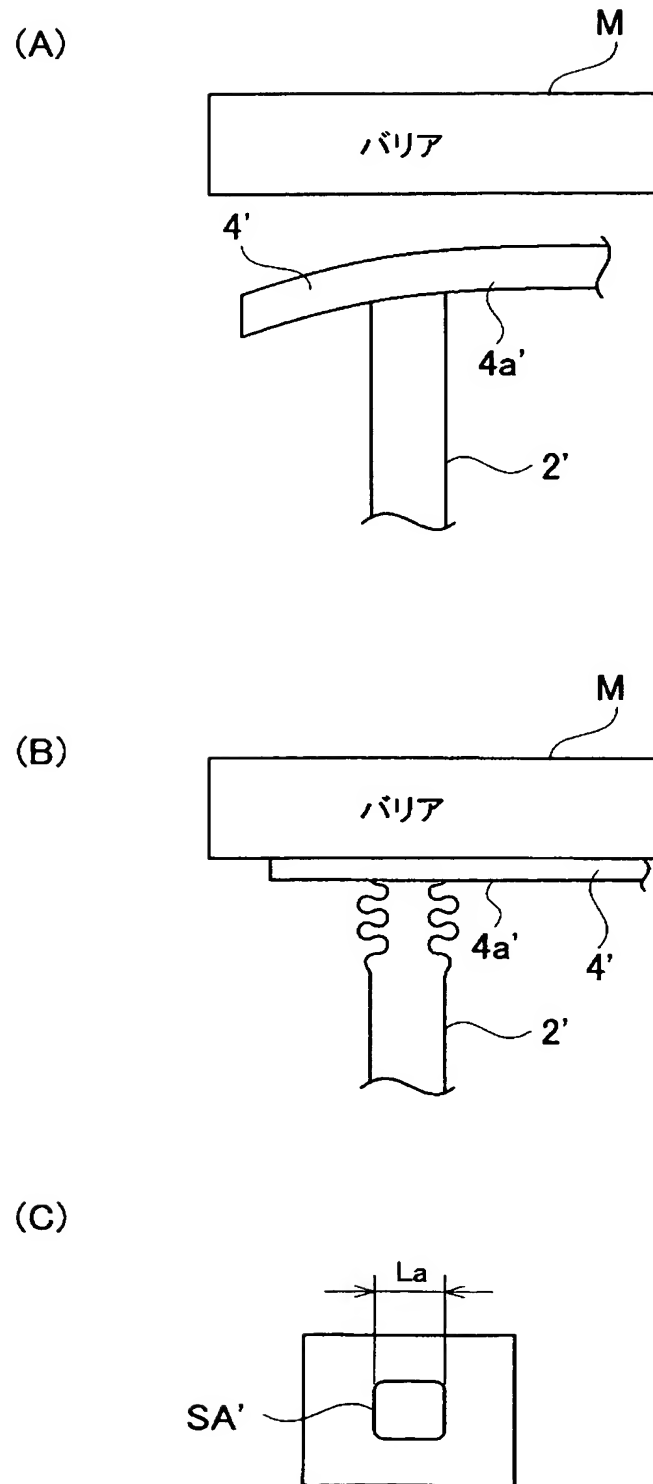
【図 10】



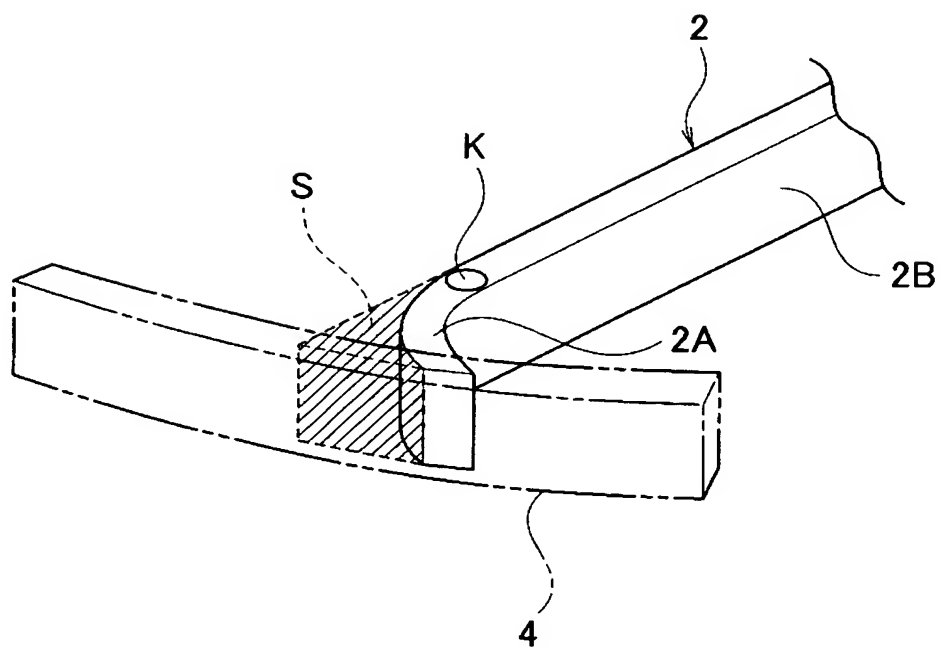
【図 11】



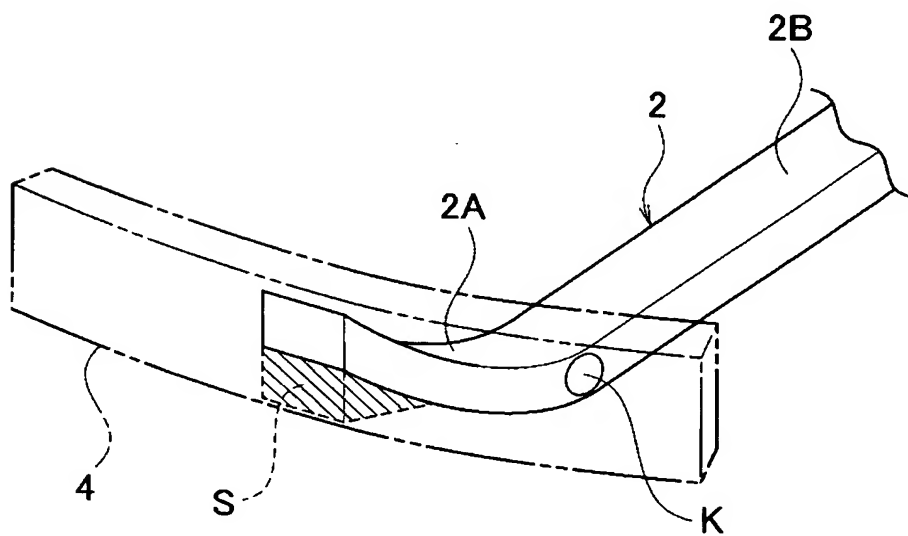
【図 12】



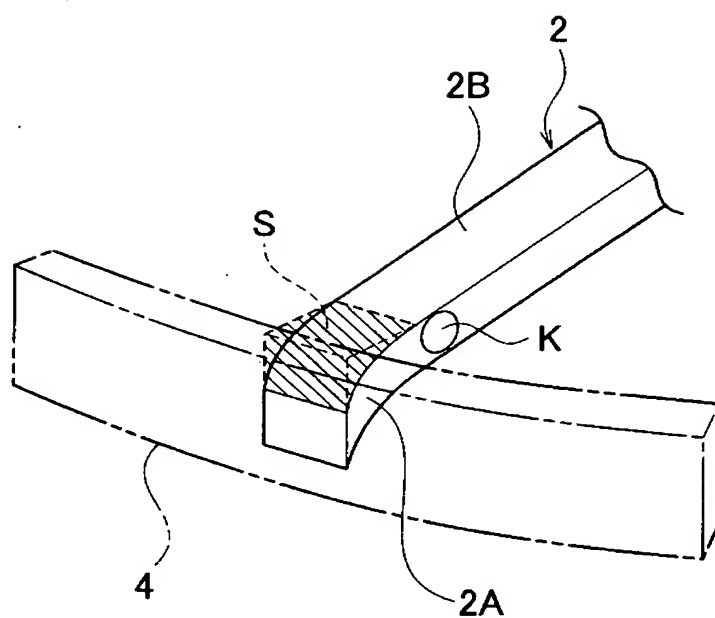
【図 13】



【図 14】



【図 15】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 前面衝突時における荷重の分散化により軸方向骨格部材の軸方向への荷重集中を回避でき、かつ、ラップ率の小さな衝突時でも前後方向骨格部材の軸方向への荷重伝達を良好に行える車体前部構造の提供を図る。

【解決手段】 車幅方向骨格部材 4 の背面 4 a と、前後方向骨格部材 2 の弯曲部 2 A の前記背面 4 a と対向する壁面との間にくさび状の開放空間 S が存在しているため、車両の前面衝突時に車幅方向骨格部材 4 の後退に伴ってその背面 4 a に対して前記弯曲部 2 A の対向壁面が該背面 4 a に接するように倒れながら徐々に曲げ変形が進行し、弯曲部 2 A の曲率中心 P と反対側の部分で衝突接触面積が増加して、その増加方向に荷重が分散されて前後方向骨格部材 2 の軸方向に荷重が集中するのを回避できる。

【選択図】 図 4

特願 2 0 0 3 - 0 5 9 0 2 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 3 9 9 7]

1. 変更年月日
[変更理由]

1 9 9 0 年 8 月 3 1 日
新規登録

住 所
氏 名

神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地
日産自動車株式会社